

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

ЗАПРАВКА

курьер-советник



март 2022 #1 (067)

ЛУКОЙЛ

**ФОРТОВОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ**

16

**ПОЕХАТЬ В РОСТОВ –
КАЖДЫЙ ГОТОВ!**

19

НОВИНКА ОТ TOYOTA – BZ4X | 07

ОБНОВЛЕННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО PLUS



+50%

ЗАЩИТА
ДВИГАТЕЛЯ

+11%

ЭКОНОМИЯ
ТОПЛИВА

+13,8%

УВЕЛИЧЕНИЕ
МОЩНОСТИ

БОЛЬШЕ ПЛЮСОВ.
БОЛЬШЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ.

ЭКТО
PLUS

ЛУКОЙЛ

ПО СРАВНЕНИЮ С БЕНЗИНОМ АИ-95-К5 ПРОИЗВОДСТВА ЛУКОЙЛ БЕЗ ПРИСАДКИ.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР

Д. Ю. МОСИН.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК

А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:

197136, СПб, ул. Всеволода
Вишневого, д. 12, лит. А, пом. 2Н,
офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:

секретарь

+7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел

+7 (812) 401-66-90,

отдел распространения

+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:

COURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано

на полиграфической базе
Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург,
Садовая ул., д. 21

Тираж 5000 экз.

Заказ № 161.

Дата выхода — 30.03.2022.

Товары и услуги, рекламируемые
в журнале, имеют необходимые
сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственность
за достоверность содержания
рекламных материалов.

Точка зрения редакции
не обязательно совпадает
с точкой зрения авторов.
Материалы не рецензируются
и не возвращаются.

Редакция журнала и авторы
запрещают перепечатку,
использование материалов
частично или полностью.

По приобретению прав
на перепечатку и использование
материалов обращаться
по телефону +7 (812) 401-68-30.

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

TOYOTA.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:**



ALFAROMEO.COM

НОВЫЙ КРОССОВЕР ОТ ALFA ROMEO

Компания Alfa Romeo представила новый кроссовер Tonale. Серийный вариант модели сохранил стилистику концепта 2019 года, однако обзавелся свежими чертами в экстерьере и переработанным салоном с тремя вариантами отделки, сообщает агентство «Автостат».

Длина и ширина Alfa Romeo Tonale составляют 4,53 и 1,84 метра соответственно. Колесная база новинки такая же, как у Jeep Compass (2636 мм), ведь обе машины построены на общей платформе FCA Small Wide 4x4. На Tonale стоят самый «острый» в классе руль с передаточным отношением 13,6:1 и уникальная для сегмента электромеханическая тормозная система Integrated Brake System, перешедшая сюда с Giulia и Stelvio.

Tonale стал первым в истории Alfa Romeo заряжаемым от сети гибридом. В состав силовой установки вошли «турбо-четверка» 1.3 MultiAir в паре с 6-диапазонным «автоматом», задний электромотор мощностью 122 л. с. и батарея емкостью 15,5 кВт·ч. Суммарная отдача системы составляет 275 л. с. До «сотни» гибрид разгоняется за 6,2 секунды, а от терминала мощностью 7,4 кВт полностью заряжается за 2,5 часа. Только на электрической тяге кроссовер способен проехать 60-80 км.

Кроме того, в моторную гамму Alfa Romeo Tonale включены две обычные гибридные системы с 1,5-литровой «четверкой» мощностью 130 л. с. и 48-вольтовым электромотором (20 л. с.), встроенным в 7-ступенчатый «робот». Более мощная версия развивает 160 л. с., а ДВС в ней оснащен турбокомпрессором с изменяемой геометрией. В Европе новинка также будет доступна с дизелем 1.6 мощностью 130 л. с., а в Америке кроссовер получит 260-сильный бензиновый турбомотор 2.0, который сочетается с 9-диапазонным «автоматом» и полным

приводом. Гибридные и дизельные машины исключительно переднеприводные.

Сообщается, что продажи Alfa Romeo Tonale стартуют в Европе летом нынешнего года. До американского рынка новинка доберется только в 2023 году. Стоимость кроссовера пока не называется. Кстати, новый Tonale — пока единственная модель марки, у которой нет флагманской версии Quadrifoglio. Глава Alfa Romeo Жан-Филипп Импарато в интервью изданию Top Gear официально подтвердил, что компания работает над флагманским вариантом Tonale. Но выйдет на рынок он только после того, как инженеры определятся с окончательными параметрами модели, а маркетингологи дадут зеленый свет проекту.

В салоне новинки установлены 12,3-дюймовая приборная панель и сенсорный экран мультимедийной системы диагональю 10,25 дюйма. Система оснащена голосовым помощником, поддерживает обновления «по воздуху» и беспроводные интерфейсы Apple CarPlay и Android Auto. Для отделки интерьера использованы натуральная кожа, алькантара и алюминий. В списке опций Tonale присутствует множество систем безопасности, среди которых — адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе, системы предупреждения о лобовом столкновении, обнаружения пешеходов и мониторинга слепых зон.



ALFAROMEO.COM

ПОСЛЕДНИЙ LOTUS ELISE ОБРЕЛ ХОЗЯЙКУ

Последним экземпляром Lotus Elise для продажи оказалась 240-сильная двухдверка Elise Sport 240, окрашенная в цвет Championship Gold. Обладательницей машины стала Элиза Артиоли, которая прибыла в штаб-квартиру марки в британском Хетеле, где получила автомобиль, сообщает портал motor.ru.



Сходство названия спорткара и имени девушки не случайно. Ее дедушка — итальянский предприниматель Романо Артиоли — в свое время владел британской компанией Lotus. На момент создания новой модели он решил назвать ее в честь своей внучки, увековечив тем самым имя Элизы Артиоли в истории мирового автопрома.

Напомним, заднеприводное купе Lotus Elise, производство которого началось в 1996 году, официально прекратили выпускать в прошлом году. Вместе с этой моделью завершилась сборка купе Lotus Exige и Lotus Evora. За это время с конвейера сошли 51 738 экземпляров Elise, Exige и Evora — это почти половина от общего объема производства марки за всю ее 73-летнюю историю. Теперь завод Lotus ждут масштабная реконструкция и переоснащение. После чего на предприятии наладят производство последнего спорткара марки с бензиновым двигателем — модели Emira, а также будут собирать электрический гиперкар Evija.

GENESIS GV80 ПОЛУЧИЛ НОВУЮ ТОП-ВЕРСИЮ

Российские дилеры Genesis начали продажи кроссовера GV80 в новой топ-версии Royal с двумя отдельными мультиконтурными креслами второго ряда, сообщает агентство «Автостат». Новинка доступна с двумя силовыми установками. Дизельная версия с 3-литровым турбомотором развивает 249 л. с. и 588 Н·м, бензиновая с 3,5-литровым двигателем — 379 л. с. и 530 Н·м соответственно. Оба мотора работают с 8-ступенчатым автоматом и системой полного привода.

По данным СМИ, новая версия Royal пришла на смену исполнению Elite, часть особенностей которой перешла в более скромные комплектации — это обивка сидений кожей Нарра, доводчики дверей, адаптивные фары и круиз-контроль. В свою очередь, задним пассажирам новинки доступны 9,2-дюймовые индивидуальные дисплеи, имеются беспроводная зарядка для смартфонов, консоль с подстаканниками и сенсорным контроллером для индивидуальных настроек медиасистемы. В стандартное оснащение версии Royal также входят отделка сидений кожей Нарра с ромбовидной прострочкой, подогрев и вентиляция. Кроме того, такие кроссоверы имеют 22-дюймовые колеса.



При этом для Genesis GV80 Royal можно заказать третий ряд сидений.

Стоит отметить, что никто из одноклассников GV80 четырехместный салон не предлагает. Раздельные кресла второго ряда с консолью посередине — прерогатива люксовых моделей, таких как Mercedes-Maybach GLS и Bentley Bentayga. Единственный премиум-кроссовер, который бывает шестиместным, — это Volvo XC90.

Напомним, по итогам 2021 года кроссовер Genesis GV80 стал бестселлером марки на российском рынке — его реализация составила 2498 единиц против 22 машин годом ранее.

НОВЫЕ АЗС

«ЛУКОЙЛ» НА ТРАССЕ М-11



Компания «ЛУКОЙЛ» совместно с концессионером головного участка трассы М-11 ООО «Северо-Западная концессионная компания» при поддержке государственной компании «Автодор» запустила пилотные автозаправочные станции на скоростной автомобильной трассе Москва — Санкт-Петербург. В мероприятии по случаю завершения строительства АЗС приняли участие президент компании Вагит Алекперов, член совета директоров ООО «СЗКК» Марсель Виаль, генеральный директор ООО «СЗКК» Лортиуа Гилан и председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

Многофункциональные АЗС, расположенные на 23-м километре по пути в аэропорт Шереметьево и на въезде в Москву, построены в рамках соглашения по созданию дорожной инфра-

структуры и улучшению сервиса для автомобилистов.

На автозаправочных станциях предусмотрены расширенная зона посадки и обновленные интерьеры, система самообслуживания, когда клиент может не только оплатить топливо и товары в магазине, но и выбрать блюда кафе по меню, не прибегая к услугам операторов. Внедрена беспроводная система «Бипер» для дистанционного оповещения клиентов о готовности заказа. Кроме того, на прилегающей территории организованы площадки с уличными спортивными тренажерами, детские игровые комплексы, пикниковые зоны и летнее кафе, а также парковки для легковых и грузовых автомобилей, автобусов.

Дорожное покрытие многофункциональных АЗС характеризуется особенной прочностью и высокой стойкостью к нагрузкам. Благодаря использованию резиноасфальтобетон, разработанных специалистами ПАО «ЛУКОЙЛ», срок эксплуатации составляет 12 лет — это значительно больше, чем у стандартного асфальтобетона.



Напомним, ранее ЛУКОЙЛ открыл четыре многофункциональные АЗС на скоростной автомагистрали М-11 — на участке между Тверью и Санкт-Петербургом. Всего за последние два года компания реконструировала 64 автозаправочных комплекса в Москве и Московской области.



Запуск АЗС на автотрассе Москва — Санкт-Петербург реализован в рамках программы обновления розничной сети «ЛУКОЙЛ», увеличения спектра услуг и расширения ассортимента нетопливных товаров. Цель программы — повышать стандарты обслуживания для создания комфортной среды для покупателей.

TOYOTA И LEXUS ВЫПУСТЯТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ КРОССОВЕРА

Компания Toyota и ее премиальный бренд Lexus до конца 2023 года должны выпустить минимум четыре новых кроссовера и внедорожника, в том числе Land Cruiser Prado следующего поколения и флагманский внедорожник Lexus LF, сообщает портал autonews.ru со ссылкой на японское издание BestCar.

Летом 2023 года состоится премьера внедорожника Land Cruiser Prado нового поколения, который разделит множество узлов с Toyota Land Cruiser 300. Автомобиль будет создан на модульной платформе TNGA-F, предусматривающей рамную конструкцию и возможность использования модернизированной системы E-KDSS с активными стабилизаторами поперечной устойчивости, помогающими бороться с боковыми кренами на высоких скоростях. Новинка также получит и новый 3,3-литровый дизельный двигатель V6, который на «300-м» развивает 299 л. с. и 700 Н·м крутящего момента. Не исключено, что позже у обновленного Prado также появится модификация с гибридной силовой установкой на базе 2,5-литрового атмосферного бензинового двигателя.

Еще одной новинкой Toyota станет кроссовер, разработанный на базе представительской модели Crown. Старейшая модель марки со сменой поколения превратится из седана в большое четырехдверное купе, по своей концепции близкое к Audi A7 Sportback. На его основе создадут внедорожник Crown Cross со спортивным силуэтом, модернизированной подвеской и увеличенным дорожным просветом. Предполагается, что в линейке двигателей сохранят нынешнюю 2-литровую

«турбочетверку» мощностью 245 л. с., а также гибридную установку на базе 2,5-литрового атмосферного мотора с суммарной отдачей около 280 л. с. В базовой модификации новинка будет иметь передний привод, но кроссовер получит и версию с четырьмя ведущими колесами. Премьера автомобиля должна состояться осенью 2023 года.

Весной 2023 года марка Lexus должна выпустить новый флагманский кроссовер, который станет конкурентом BMW X7 и Mercedes-Benz GLS. Новинку могут выполнить в стиле концептуального внедорожника Lexus LF-1 Limitless, представленного в начале 2018 года на мотор-шоу в Детройте. По предварительным данным, в линейку двигателей войдет 3,5-литровая турбированная «шестерка», которая на седане KS выдает 421 л. с., а также гибридная силовая установка на базе двигателя V6. А топовым силовым агрегатом станет новый 4-литровый двигатель V8 с двойным наддувом мощностью более 600 л. с.

Кроме того, осенью следующего года Lexus выпустит маленький кроссовер, который займет место во внутренней иерархии японского бренда перед моделью UX. Технически он будет близок к Toyota Yaris Cross, продающейся в США и Европе. Автомобиль укомплектуют той же гибридной силовой установкой, в состав которой входят 1,5-литровый трехцилиндровый бензиновый атмосферный двигатель, компактный электромотор на задней оси и комплект литийионных аккумуляторов. Такой Lexus сможет составить конкуренцию BMW X1 и Audi Q2.

Линии концепт-кара Lexus LF-1 Limitless формируют представление о том, как будет выглядеть роскошный флагманский кроссовер бренда Lexus



ЛЕТАЮЩИЙ АВТОМОБИЛЬ — JETSON ONE

Шведский стартап Jetson начал принимать заказы на летающий автомобиль Jetson One.

За новинку предлагается выложить 92 тысячи долларов. Несмотря на внушительную стоимость, весь запланированный на 2022 год тираж уже распродан, а заказы от желающих приобрести чудо-аппарат продолжают поступать по несколько десятков в сутки.

По данным СМИ, Jetson One весит всего 86 килограммов. Его габаритные размеры: длина — 2460 мм, ширина — 1499 мм, высота — 1016 мм. На борт летающий автомобиль может взять только одного пилота, вес которого не превышает 85 кг. Заявленная максимальная скорость в воздухе — 100 км/ч.

Новинка оснащена бесщеточным электромотором и литийионной аккумуляторной батареей, характеристики которых пока не раскрываются. Известно лишь, что дальность полета составляет чуть более 30 километров. А после каждых 20 минут полета аккумулятор придется подзаряжать в течение двух часов.

Тем временем шведские конструкторы уже строят планы по созданию полноценного четырехместного летающего автомобиля, который мог бы заменить обычную семейную машину. Они обещают реализовать данный проект к 2030 году. «Люди думают, что это сумасшествие, но мы верим, что к концу десятилетия каждый сможет стать пилотом. Эволюция происходит быстро!» — уверен один из руководителей стартапа Jetson Питер Тернстрем.



JETSONAER.COM

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ bZ4X — ЯРКАЯ НОВИНКА ОТ TOYOTA

Компания Toyota готовится вывести на рынок свой первый по-настоящему массовый электромобиль — кроссовер bZ4X, премьера которого состоялась осенью 2021 года.

По размерам новинка сопоставима с нынешним RAV4: длина — 4690 мм (плюс 90 мм), ширина — 1860 мм (плюс 5 мм), высота по плавнику антенны — 1650 мм (минус 35 мм). При этом благодаря существенно растянутой колесной базе (2850 мм вместо 2690 мм у RAV4) электромобиль имеет со-

всем другие пропорции, а салон с почти ровным полом на заднем ряду по простору сопоставим с Camry.

Новый кроссовер получил литиево-ионную батарею емкостью 71,4 кВт·ч, обеспечивающую запас хода в 460–500 км. При переднем приводе bZ4X полагается на один электромотор мощностью 150 кВт (204 л. с.), при полном два двигателя по 80 кВт выдают 160 кВт·ч (218 л. с.). До «сотни» электрокар разгоняется за 8,4 и 7,7 секунды соответственно.

Новинка будет продаваться в Японии, Китае, США и Европе. Старт продаж намечен на середину 2022 года.



TOYOTA.COM



Текст: Борис Игнашин
Фото: открытые источники

Есть ли смысл в покупке кроссовера 4×4?

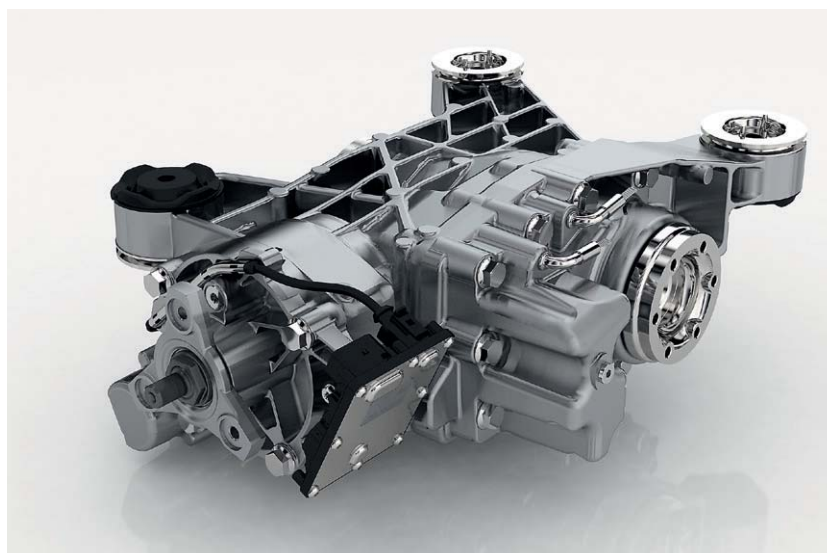
Зимой от автомобиля невыносимо хочется тепла, хорошего обзора, а еще проходимости. Ведь основная функция машины — надежно перемещать владельца с места на место, но с этим, увы, бывают проблемы. Нет, речь не про надежность авто, старт в зимний период, а про банальную проходимость. Нынешняя зима в Петербурге доказала, что этот параметр крайне важен и покупка кроссовера — вовсе не такое уж бесполезное занятие, как кажется на первый взгляд.

ЭЛЕКТРОГИДРАВЛИЧЕСКИЕ МУФТЫ

Где-то в подкорке у русского человека зашита мысль: в любой непонятной ситуации покупай внедорожник с полным приводом. Внедорожник покупается потому, что высоко сидим, далеко глядим, и потому, что все четыре колеса у него должны быть ведущими. Правда, вариантов полного привода теперь очень много, и часто возникают споры, какой из них более «настоящий».

Классический постоянный полный привод с самоблокирующимся или вручную блокируемым дифференциалом «в центре» теперь большая редкость. Даже на серьезных внедорожниках все чаще встречаются муфты. Хорошо, что есть еще старые машины и вечная «Нива». Зато количество вариантов трансмиссий с автоматически подключаемой второй осью увеличилось до десятка. Простенькие вязкостные муфты канули в Лету уже давно, сейчас их можно встретить разве что на очень старых авто, самым новым из которых лет двадцать. Различные варианты гидравлики с разностными насосами тоже. Всех их подкосила невозможность обеспечить нормальную управляемость, да и высокую проходимость не удавалось получить из-за необходимости обеспечить хоть какую-то управляемость на асфальте, а значит, и высокую задержку при подключении. Но из муфт, работающих с разностными насосами, родились муфты Haldex, которые на данный момент являются одним из самых удачных вариантов решения проблемы полного привода, обеспечивая максимально качественное управление подключением.

Это семейство электрогидравлических муфт помимо разностного насоса получило электроклапаны управления, а потом все более и более мощные электронасосы для управления пакетом фрикционных. Сейчас торговая марка не забыта, хотя производителя давно купила компания BorgWarner, являющаяся крупным поставщиком компонентов трансмиссий. На данный момент электрогидравлические муф-



WWW.BORGWARNER.COM

ты являются одним из самых лучших решений, ничем не уступая «настоящему» полному приводу в проходимости и передаваемом моменту. Запас прочности у них высокий. Единственный их недостаток в том, что ресурс насоса и масла ограничен, особенно в условиях частого использования. А обслуживание может быть довольно дорогим из-за цены оригинальных масел и фильтров, а также высокой стоимости работ. Сейчас муфты такого рода ставят не только на переднеприводные машины для подключения задней оси, но и в раздаточную коробку машин с классической компоновкой и как часть сложных систем с управлением момента, передаваемого на каждое из колес у спорткаров.

■■■
Полноприводная
муфта BorgWarner
Gen V

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ МУФТЫ

Занятно, что BorgWarner является также одним из основных поставщиков другого типа муфт для полного привода — полностью электрических. В них нет сложной гидравлики, а пакет фрикционных сжимается электромагнитом при помощи простейшего механического усилителя. Такая схема применялась и применяется на многих недорогих авто-

Классический постоянный полный привод с самоблокирующимся или вручную блокируемым дифференциалом «в центре» теперь большая редкость. Даже на серьезных внедорожниках все чаще встречаются муфты. Хорошо, что есть еще старые машины и вечная «Нива». Зато количество вариантов трансмиссий с автоматически подключаемой второй осью увеличилось до десятка.

■■■
Renault Duster
Edition One 2021





■■■
Внедорожник-2022
Ford Ranger Wildtrak
Double Cab

Занятно, что BorgWarner является также одним из основных поставщиков другого типа муфт для полного привода — полностью электрических. В них нет сложной гидравлики, а пакет фрикционов сжимается электромагнитом при помощи простейшего механического усилителя.

мобилях, и если муфта достаточно мощная, проходимость будет неплохая. Лучший тому пример — Renault Duster, получивший муфту, которая ставилась на гораздо более тяжелый Nissan Murano. С проходимостью у «пыльника», как известно, проблем нет. Хотя та же муфта на Nissan вызвала множество нареканий из-за слабости и раннего срабатывания защиты от перегрева. Именно дешевые муфты такого типа в свое время породили рассказы про «ненастоящий» полный привод. Сейчас подобные решения реже применяют на мощных машинах, поскольку широко доступны электрогидравлические варианты, как у BMW, так и у других поставщиков трансмиссий. Не нужно думать, что машина с таким типом полного привода полностью бесполезна, все зависит от настройки и подбора компонентов, но следует понимать, что самый экономичный вариант всегда будет компромиссным. А в сочетании с вариатором, как это водится на японских кроссоверах, нареканий будет еще больше.

Есть еще муфты с механическим зажатием, как в раздаточных коробках Magna Steyr. В этом случае пакет фрикционов зажимается электромотором, а полное сжатие достигается с помощью механизма самозажима. Данный способ позволяет передавать гораздо больше

момента, но такая муфта требует обслуживания, и почти у всех вариантов есть проблема с износом моторедуктора привода.

ПОЛНЫЙ ПРИВОД БУДУЩЕГО

Новый век подкинул еще один вариант полного привода — через электромотор на задней оси. Изначально схема, примененная на машинах Nissan, была абсолютно бесполезной. На электротяге машина не могла сдвинуться с места на рыхлом грунте из-за слабого мотора, но с появлением гибридов и более мощных электросистем этот вариант стал более чем актуальным. А на электромобилях с полным приводом он единственный. И все идет к тому, что лет через двадцать остальные технологические изыски будут восприниматься как страшная и переусложненная экзотика. Электропривод с его абсолютной гибкостью и возможностью управлять моментом на каждой оси и даже на каждом колесе, при индивидуальном их приводе, будет совершенно недосыгаем по возможностям.

Зимой не все варианты привода одинаково полезны. На очень скользких и рыхлых покрытиях крайне важно распределять крутящий момент как можно равномернее и не допускать резкого изменения. Полностью механические системы полного привода в этом единодушны, и проблема может быть только в распределении момента при наличии дифференциала, он для проходимости вреден, и даже самоблокирующийся не так хорош, как жесткая связь.

А что новомодные муфты? Все современные варианты данного технического решения обладают хорошим быстродействием, но это в теории. На практике сказываются настройка работы полного привода и износ систем. Бортовая электроника может банально не понять, когда нужна максимальная тяга на обеих осях, или из-за износа момент будет подаваться позже необходимого и рывком, позволяя основной

Топ-10 самых продаваемых SUV в России по итогам 2021 года*

Hyundai Creta	 68 081	Kia Sportage	 24 969
Lada Niva	 51 242	Lada Xray	 22 107
Renault Duster	 41 471	Nissan Qashqai	 20 474
Toyota RAV4	 38 441	Mazda CX-5	 19 828
Volkswagen Tiguan	 29 232	Skoda Karoq	 19 487

* По данным Ассоциации европейского бизнеса

ведущей оси закопаться или начать скользить. У современных электрогидравлических систем чуть больше шансов на нормальную работу, поскольку у них точнее дозируется преднатяг, но в целом почти все зависит от конкретной реализации и качества обслуживания.

ГЕОМЕТРИЧЕСКАЯ ПРОХОДИМОСТЬ

Тут самое время сказать, что все нюансы качества работы полного привода проявляют себя исключительно в самых тяжелых ситуациях, а на практике автовладельцы часто забывают еще о двух столпах, на которых зиждется реальная проходимость автомобиля в зимний период. Это геометрия шасси и качество резины.

Обычно все забывают, что именно геометрия ограничивает скорость преодоления сложных участков и заставляет проходить их «тягой», а заодно влияет на распределение нагрузки по осям. У машин с хорошими геометрическими параметрами проходимости и нормальным сцеплением колес с поверхностью нужда в навороченном полном приводе заметно меньше, чем у тех, у которых всего этого нет. Не удивляйтесь, если владелец переднеприводного кроссовера, но с высокой посадкой и большим дорожным просветом легко проедет по глубокой зимней колее и легче запаркуется на неочищенной обочине, чем владелец полноприводной легковушки с самым навороченным 4x4. Он может сам пробивать себе путь, его меньше тормозит снег, и у него колеса на кочках не теряют сцепление с дорогой. В таком варианте даже простенький привод на вторую ось заметно расширит возможности авто до границ разумного.

Геометрическая проходимость складывается из нескольких параметров. Во-первых, это дорожный просвет, углы въезда, съезда и рампы. Они показывают, на какие препятствия машина может забраться. А во-вторых, важен ход подвесок и суммарный угол скрещивания осей. Чем они больше, тем меньше вариантов забуксовать или зависнуть в диагональном вывешивании при движении по пересеченной местности, тем больше энергоемкость подвесок при быстром движении по пересеченке и выше шансы проехать сложный участок просто за счет скорости. Конечно, важны еще такие нюансы, как защита двигателя и агрегатов под кузовом, прочность бамперов, самих подвесок и машины в целом. Но это именно нюансы в сравнении с геометрическими параметрами.

ШИНЫ РЕШАЮТ ВСЕ

Мнение, что полноприводным машинам не нужна зимняя резина, оказалось на удивление живучим, хотя совершенно очевидно,

РЕЗЮМЕ

Надеюсь, все вышесказанное достаточно очевидно и главный вывод вы уже сделали. Не так важно, какой полный привод у машины и есть ли он вообще. Чтобы чувствовать себя на дороге более уверенно, в первую очередь важна хорошая резина. Плюс было бы неплохо, чтобы шасси позволяло не разгружать ведущие колеса. Тогда можно обойтись без привода на вторую ось даже в очень сложных ситуациях. Совсем хорошо, когда полный привод имеется и он полностью исправен и обслужен, поскольку большинство современных систем с подключением требуют регулярного ТО и замены расходников.



Браслеты противоскольжения

что любая машина тормозит всеми четырьмя колесами. Однако находятся те, кто на автомобиле 4x4 ставит всесезонную резину, которая сильно теряет в эффективности на обледеневшем покрытии и плохо работает в глубоком снегу. Проще всего понять, почему резина важнее типа привода, оценив такие параметры, как коэффициент сцепления и сцепной вес. Полный привод дает в лучшем случае двукратное увеличение сцепного веса, а следовательно, и тяги. Замена всесезонки на шипованную зимнюю резину способна повысить коэффициент сцепления в десятки раз, если сравнивать их при околонулевых температурах и на ледяном покрытии. А значит, и тяга на колесах будет различаться в десятки раз. Во всех ситуациях, когда коэффициент сцепления будет отличаться более чем на 40 процентов, а это вполне возможный сценарий при использовании неспециализированной резины зимой, полный привод проиграет по проходимости моноприводу. А если говорить о переднем приводе, где на ведущую ось приходится более 60 процентов веса машины, эта разница может быть еще меньше. Получается, что именно выбор резины — самый важный фактор для проходимости зимой. Неправильные покрышки могут перечеркнуть все совершенство технических характеристик автомобиля.

Конечно, иметь два комплекта резины и менять их достаточно хлопотно: тут расходы на приобретение, хранение и саму переобувку, но, к сожалению, против физики не попрешь. Кстати, многие опытные водители имеют три комплекта шин. Помимо летнего и зимнего у них есть еще «демисезонный» — для прохладной и мокрой погоды, чтобы не изнашивать комплект специализированной низкотемпературной резины, для которой чистый асфальт вреден, и не рисковать до первых серьезных заморозков на летней резине.





Текст: Борис Игнашин
Фото: Борис Игнашин и dfpv.com.cn

Dongfeng AX7

мечта практичного консерватора

Модели традиционных автопроизводителей все как на подбор образцово-показательно вылизаны и давно не преподносят сюрпризов — все больше электроники, безопасности и экономичности. Что касается вождения, то даже самый дешевый европейский автомобиль объективно близок к идеалу, только управлять им скучно. С китайскими машинами все иначе, они всякий раз меняют представление о прекрасном и всегда полны сюрпризов. Сегодня у нас на тесте 3-летний автомобиль Dongfeng AX7, который пробежал уже 80 тысяч километров. Тем интереснее узнать, что у него сломалось за это время и как он себя чувствует после такого пробега.



В дизайне проглядывают мотивы Toyota и даже Infiniti, нарисовано и собрано все здорово



МОДЕЛЬ С РОДОСЛОВНОЙ

Dongfeng AX7 — машина не самая новая. В Китае его выпускают с 2014 года, но поставки в Россию начались в 2017-м, а продажи — еще через год. Автомобиль играет в самом популярном у нас классе, это полноразмерный кроссовер. Вариантов исполнения у него немного — только передний привод, механическая или автоматическая КПП, один мотор и два уровня оснащения, оба совсем не бедных. По большому счету эта машина — просто мечта консервативного владельца, атмосферный двухлитровый мотор в сочетании с 6-ступенчатым автоматом Aisin, большой багажник, просторный салон, никакой хитрой электроники, но базовые потребности автомобиль полностью удовлетворяет. Есть тут и ESP, и автоматический климат-контроль, и парктроники, и мультимедийная система с навигацией и камерой заднего вида, и даже электропривод водительского сиденья с памятью. В общем, по меркам экономных покупателей просто нереальный люкс.

Если покопаться в истории, то платформа DFMS, по утверждению производителя, — это модернизация «тележки» Honda CR-V третьего поколения, которая использовалась также и на четвертом поколении модели. Двигатель под

капотом — EW10A, французский мотор начала двухтысячных, который отлично себя зарекомендовал. Ручная коробка тоже французская, DFM является партнером PSA в Китае, выпускает их машины и моторы очень давно. Автомат — от японского бренда Aisin, это вполне современный 6-ступенчатый агрегат, сделанный по заказу PSA, чуть облегченный вариант коробки серии TF80, хорошо известный по таким маркам, как Volvo, Ford, Mazda, Opel, Fiat и Alfa Romeo. Кузов пятиместный, с пятью дверями и багажником объемом 565 литров. Запасное колесо — полноразмерное. Кузов сделан из оцинкованной стали. Не следует думать, что это панацея от всех проблем, но на трехлетней машине я нашел лишь один скол, и тот не имел никаких признаков коррозии. Подвеска у кроссовера вполне традиционная — макферсон спереди и многорычажка сзади. Разумеется, на подрамниках.

Силуэт машины издалека напоминает все японско-корейские кроссоверы разом. Если вы скажете, что он похож на CR-V, это вполне возможно, однако явного сходства нет, все нарисовано «по мотивам». Дизайн тут свой, но не оригинальный. Обилие хромированных элементов в азиатском стиле, а «модные» диски с чернением внутренних поверхностей довершают образ. Авто понравится всем, кто предпочитает азиатский стиль, а остальным как минимум не будет неприятно. В практических машинах тоже не откажешь. Все уязвимые кромки кузова прикрыты пластиком, локеры очень крупные, и кузовного металла за ними почти не видно, бамперы вполне практичные, разве что задний диффузор и насадки выхлопа — явно дань моде и расположены низко. Заявленный дорожный просвет 190 мм, углы въезда и съезда около 23 градусов — этого вполне достаточно для городского переднеприводного автомобиля. Многие элементы оформления намекают на то, что машина не из дешевых.

А еще огромные 18-дюймовые колесные диски, тоже явный элемент стиля





Багажник просто огромный, и форма его удачная



Для такой большой машины 2-литровый бензиновый мотор на 140 л. с. и 200 Н·м, тем более «верховой», слабоват

Стоит отметить и хорошую работу климатической системы: у нее тихий вентилятор и очень удачные алгоритмы. Можно не обращать внимания на подслеповатый экран, достаточно один раз выставить температуру.

К примеру, ручки хромированные, на водительской — кнопка, намекающая на наличие системы бесключевого доступа, сзади спойлер и диффузор, обещающие динамику и спортивность, двойные выхлопные трубы. А еще огромные 18-дюймовые колесные диски, тоже явный элемент стиля.

ПРОСТОРНЫЙ САЛОН И ОГРОМНЫЙ БАГАЖНИК

Погода в Петербурге такая, что на улице не хочется оставаться лишнюю минуту даже ради любования дизайном AX7. Скорее в салон. Благо дверь действительно с бесключевым доступом, правда, только водительская, но нам туда и нужно. Салон на первый взгляд отличный и пахнет хорошо, никакого ядреного фенольного запаха, которым радовали машины из Поднебесной еще лет десять назад. В дизайне проглядывают мотивы Toyota и даже Infiniti, нарисовано и собрано все здорово. Пластик неплохо подобран по фактуре, а верхняя часть дверных карт, ручек дверей и даже передняя панель обшиты мягким и приятным на ощупь материалом. Руль приятной фактуры, сиденья кожаные, правда, зверь не очень естественно-го происхождения, и даже есть вставочка «под дерево» у рычага АКПП, причем смотрится она не аляповато, а вполне естественно. Тактильные ощущения от кнопок недотягивают до идеала, но в целом неплохи. Нажатия четкие, хотя усилие не всегда равномерное, есть небольшие перекосы, и по мелочам эргономика, конечно, страдает. Так, монитор мультимедиа бледноват, а экран климатической системы очень «слепой».

Кнопка «старт» расположена в зоне, куда можно угодить коленом, а до аварийки придется тянуться. Обшивку стойки как-то не очень плотно прилегает к стеклу, а телефон не влезает ни в одну из полочек, ни слева под

рулем, ни в консоли под климатом. Туда разве что пачка сигарет поместится или карточки. Зато перчаточный отсек — огромный, а ящик в центральном подлокотнике имеет съемное дно и оказывается попросту бездонным. Словом, машина — просто кладь для контрабандиста. Туда, наверное, можно пять блоков сигарет засунуть и еще коробку виски.

Приятно, что профиль сиденья — удачный и мои 120 килограммов принимает отлично, хотя и боковой поддержки тут нет. Руль регулируется только по углу наклона и с небольшим ходом, но сесть удобно вполне можно. Для моего роста в 183 см обзорность отличная, широкие основания стоек лобового стекла сильно не мешают, а настоящие сложности только с обзором назад. Высокие спинки заднего ряда и узкое заднее стекло способны скрыть не только заборчик, но и низкую машину. Хорошо, что есть камера заднего вида и большие зеркала. Кстати, они с памятью, складыванием и отдельным положением для заднего хода. Обращают на себя внимание такие решения, как почти зигзагообразная прорезь рычага АКПП, да и в дизайне консоли есть что-то общее — изгиб, расположение прикуривателя. В общем, это элемент фирменного стиля. Стояночный тормоз тут электрический, а ручка со стороны пассажира — просто ручка и ничего больше.

«Сам за собой» я сажусь легко. Места сзади хватает, над головой запас приличный, есть удачно расположенный подлокотник с подстаканниками и прикуриватель. Думаю, своего блока управления климатом, регулируемых сидений и мультимедийных экранов в подголовниках покупателя машин такого класса не ждут. Столиков тоже нет, только большие карманы в спинках передних сидений. Ну а багажник просто огромный, и форма его удачная. Для тех, кто любит отдыхать на природе, есть еще одна приятная особенность — сиденья раскладываются в ровную поверхность.

МОТОР, РАСХОД И ДИНАМИКА

Запуск мотора тут с кнопки, оживает он мягко и в салоне хорошо слышен. Звук приятный, но по современным меркам слишком громкий. На ходу мотор довольно урчит, перебирая передачи. Для такой большой машины 2-литровый бензиновый двигатель на 140 л. с. и 200 Н·м, тем более «верховой», слабоват. Динамика удовлетворительная и не более того. Хорошо, что 6-ступенчатый автомат переключается бодро, главное — дать понять, чего вы от него хотите. Надо — выкрутит мотор, не надо — будет держать на оборотах меньше 2 тысяч. Отметим, что при раскручивании до 4 тысяч с мелочью мотор не утомляет слух, звук по-прежнему негромкий и приятный, без натужного рева. Желания срочно наклеить 50 килограммов шумоизоляции не возникает. По трассе обороты невысоки, но при такой площади миделя и мощности агрессивно водить уже не получится, лучше двигаться равномерно и прямолинейно. Тем более что расход у машины получается немаленький: в городе — больше 12 литров на сотню, по трассе — порядка 8 литров, так что владелец машины установил газовое оборудование для снижения расходов на топливо.

К тормозной динамике претензий нет, да и тормозные механизмы тут достаточно крупные, роторы тормозов спереди порядка 300 мм, и сзади тоже дисковые тормоза. Многие отмечают, что оригинальные колодки при торможении с высокой скорости «плывут», но я с такими нюансами не столкнулся.

А вот с рулежкой есть сложности. Если вы привыкли к приятной европейской отточенности, то DFM разочарует. Машина прямолинейная, мягкая, склонная к раскачке, а руль при этом легкий и крайне неинформативный. В сочетании с ESP, в общем-то, ничего страшного, тем более что стиль эксплуатации такой машины подразумевает отсутствие драйверских амбиций у водителя, но это однозначный

минус. При этом плавность хода невыдающаяся, она неплохо глотает крупные неровности, рельсы и ямы, но на удивление чувствительно передает мелкие особенности дороги на кузов. Не забывайте, что у нашего авто 80 тысяч пробега, но, по отзывам, подобное поведение характерно и для новых машин. Общий уровень комфорта, увы, недотягивает до уровня современных европейских одноклассников. Пусть машина мягче и у нее очень приятный салон, но уровень шума и передача вибраций от дороги относительно велики, во всяком случае с зимней резиной и на асфальте, который в этом году местами сошел в Петербурге вместе со снегом.

Зато на бездорожье машина проявляет себя хорошо. Глубокая снежная колея ей нипочем, мягкая подвеска хороша на грунтовке, энергоемкость у нее неплохая. К тому же на авто стоит опционная металлическая защита картера, и владелец ездит на машине и на дачу, и на рыбалку, не испытывая особых сложностей. Напомню, полного привода у кроссовера нет даже в качестве опции, так что суровое бездорожье явно не для AX7.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

В заключение пара слов о надежности модели. С лакокрасочным покрытием все хорошо — за три года один скол, и оно не цветет. А из поломок лишь плавающие обороты из-за не очень удачного дросселя. Данная проблема была еще у французских машин, укомплектованных этим мотором. Увы, китайцы ее не исправили и по гарантии не устраняют. В остальном же тут все оригинальное, даже подвеска. С каталогами, дилерским сканером и вообще с обслуживанием есть явные проблемы, но в отсутствие серьезных поломок можно с этим смириться. Ее ведь и выбирали за простоту и потенциальную надежность при больших пробегах.

Честно скажу, машина порадовала. Лучшие слова, которые можно подобрать для нее, — приятная и удобная. При этом Dongfeng AX7 — середнячок, который не пытается удивить ни динамикой, ни комфортом. Китайцы продают вечные ценности — размер, удобство, простоту и качество. И это правильное направление.





Текст и фото: Алексей Лебедев

Фортовое путешествие

Холодная зима и надежный лед на Финском заливе в этом году позволили всем желающим ознакомиться с крайне интересными объектами Кронштадтской крепости — фортами на рукотворных островах. «Заправка» не смогла остаться в стороне.

ОТ ПЕТРА ДО НИКОЛАЯ

Отвоевав у шведов земли, где впоследствии расположилась новая столица России, Петр I задумался о необходимости защиты новых территорий. Для этого он начал укреплять остров Котлин, защищающий Петербург с моря. Почти все последующие российские императоры добавляли Кронштадтской крепости все новые и новые фортификации. Помимо укрепления Котлина со временем появилась необходимость и в размещении фортов на искусственных островах. Эта титаническая работа с использованием минимума техники проводилась зимой. В лед вбивали сваи и строили деревянные срубы — ряжи. Их заполняли камнями. Когда лед таял, ряжи опускались на дно. И эти работы проводились до тех пор, пока не появлялся искусственный остров. Затем на него завозили грунт, а потом облицовывали камнем. Кронштадтская крепость всегда получала самое новое и технологичное вооружение. В результате к началу XX века Финский залив полностью простреливался с фортов, что свело к минимуму попытки противника подойти к Петербургу по воде.



ФОРТ ТОТЛЕБЕН

Форт носит имя военного инженера Эдуарда Тотлебена, разработавшего и реализовавшего новую концепцию защиты Петербурга с моря. Укрепление начали возводить в 1896 году. Изначально планировалось построить два одинаковых форта в разных частях Финского залива, но трудности и прежде всего цена сооружения искусственных островов такого размера заставили военное ведомство урезать планы в половину. Окончание работ было отмечено визитом на Тотлебен Николая II. Он поприсутствовал на показательных стрельбах, откушал в солдатской столовой и пошутил про стоимость нового укрепления для казны. Далее форт зажил своей военной жизнью, частенько радуя отдыхающих курорта Куоккала (ныне Репино) частыми стрельбами по мишеням.

Жизнеспособность форта напрямую зависела от защиты пороховых погребов, поэтому боеприпасы подавали к орудиям по мере надобности из защищенных толстыми стенами хранилищ, находящихся под батареями. Сами орудия стояли открыто. Их дополняли дальномерные павильоны для корректировки стрельб и прожекторы системы «Шуккерт», поднимаемые из защитных шахт только перед применением. Также на форте работали шесть дизель-генераторов по 100 л. с. каждый. Функционировали система опреснения и очистки воды, водопровод, канализация, хлебопекарня, баня, склады, ледник, аптека, казармы на 800 человек, церковь, синематограф, телеграф и телефонная станция.

После 1917 года Тотлебен оказался вблизи от государственной границы с Финляндией, что лишь усилило его стратегическое



Жизнеспособность форта напрямую зависела от защиты пороховых погребов, поэтому боеприпасы подавали к орудиям по мере надобности из защищенных толстыми стенами хранилищ, находящихся под батареями

значение. По этой причине в форту провели модернизацию вооружения, установив корабельные орудия с крейсера «Рюрик». Это позволило увеличить дальность стрельбы до 20 км. Однако грозный и неприступный в период летней навигации, зимой форт становился уязвим для ледового десанта, поэтому в разные периоды своей истории он получал пулеметные точки, минимизирующие подобные угрозы.

Первое боевое крещение форта произошло в 1940 году. В начале советско-финской войны его орудия поддерживали наступление РККА в районе реки Сестры. В Великую Отечественную Тотлебен защищал Ленинград от финских десантов и поддерживал огнем орудий наступательные операции. После 1945 года стратегическое значение форта стремительно снижалось, и вскоре он перестал быть военным объектом. К сожалению, как и многие его братья, форт сильно пострадал от мародеров. В настоящее время он сдан в аренду коммерческой компании для восстановления и переделки для нового назначения. Однако работы пока не начаты и доступ в форт никем не ограничен.

ФОРТ ЗВЕРЕВ

Зверев строился в 1860-х гг. для пополнения «отряда» северных номерных фортов. Именно эту фортификационную цепочку хорошо видно слева по ходу движения, если ехать по дамбе от Горской в сторону острова Котлин. При строительстве укрепления впервые в России был применен асфальт в качестве дорожного покрытия. Помимо артиллерии Зверев получил мортирную батарею, позволяющую вести огонь по навесной траектории. Форт утратил стратегическое значение уже к началу XX века из-за увеличения дальности стрельбы соседних батарей. После этого остров переоборудовали для хранения морских мин. Высокая вероятность



КАК ПОПАСТЬ?

Островные форты можно посетить либо по льду зимой, либо на плавсредствах летом. В холодное время года необходимо учитывать, что выход на лед часто бывает запрещен, а сложные гидротехнические сооружения, защищающие Петербург от наводнений, создают области тонкого льда и места, где постоянно открытая вода. По этой причине следует быть крайне осторожным в ходе подобных прогулок, поскольку любой выход на лед происходит на свой страх и риск, а в периоды действия запрета является также административным правонарушением.

До форта Тотлебен можно добраться от сестрорецкого парка «Дубки», рядом с которым находится удобная парковка. Расстояние по льду — около 5 км. Не стоит начинать и заканчивать путь в районе впадения в залив реки Сестры из-за риска подмыва льда.

До форта Зверев можно добраться от технологической парковки дамбы у судопропускного сооружения С-2. При посещении данного форта крайне опасно приближаться к судовому ходу (мосту) и водопропускному сооружению у 5-го северного форта. Расстояние от парковки до форта Зверев — менее 1 км.



COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/BASHINSKY

взрыва делала островное хранение наиболее безопасным, и военное ведомство это понимало даже в отсутствие значительных инцидентов. И не зря! Наиболее крупный взрыв корабельных мин в форту Павел I в 1923 году разрушил практически все его сооружения, а фрагменты стен разлетелись на несколько километров, достигнув Кронштадта. Все, что осталось от Павла I, можно наблюдать слева от дамбы после выезда из подводного тоннеля в сторону Ломоносова.

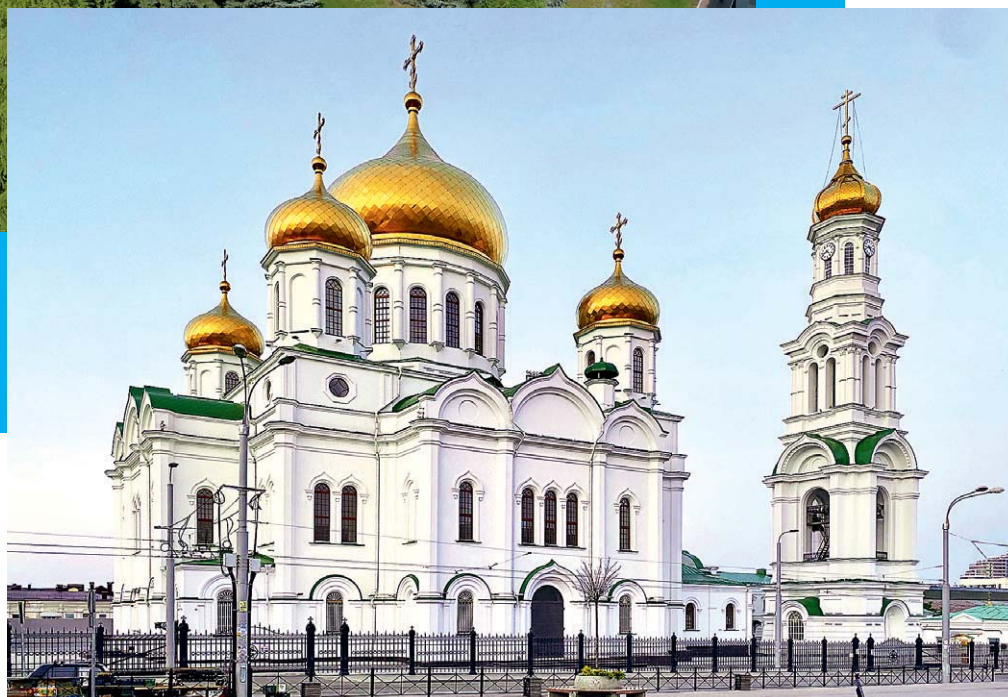
После революции из-за появления границы с Финляндией на форт вернули орудия, снова сделав его боеспособным. Во время Великой Отечественной со Зверева вели огонь по немецким частям в Петергофе и Стрельне, а в конце войны его орудия участвовали в артиллерийской подготовке перед проведением Красносельско-Ропшинской и Выборгской наступательных операций. Зимой перед фортом устанавливали заграждения из колючей проволоки, а рядом прокладывали ледовую трассу, связывающую Кронштадт с Лисьим Носом.

Военные покинули Зверев в середине 1950-х годов, а через двадцать лет в нем произошел пожар, бушевавший около недели. Жар был такой, что кирпичи казематов плавились и стекали вниз. На настоящий момент форт заброшен и не охраняется. В отличие от его соседей, в аренду с целью восстановления его так и не передали.



Необходимо напомнить, что форты находятся в заброшенном состоянии, поэтому при их посещении требуется соблюдать все возможные меры безопасности. Для осмотра внутренних помещений фортов вам понадобится фонарь





Текст: Константин Гаврильчик
Фото: WIKIPEDIA.ORG

ПОЕХАТЬ В РОСТОВ — каждый готов!

Виртуальное путешествие «Заправки» по популярным туристическим местам России продолжается. На этот раз мы отправляемся в город, который называют столицей Донского края. Ростов-на-Дону, вне всякого сомнения, достоин того, чтобы в нем побывать. Это город с богатейшей историей, обилием достопримечательностей на любой вкус и неповторимым южным колоритом. Рассказываем, что обязательно нужно увидеть, если вы планируете побывать в Ростове-на-Дону.



НАБЕРЕЖНАЯ ФЕДОРА УШАКОВА

Это одна из главных достопримечательностей Ростова-на-Дону и любимое место отдыха как самих ростовчан, так и гостей города. Набережная располагается на правом берегу Дона и носит имя прославленного русского флотоводца Федора Федоровича Ушакова. Прогулочный статус она приобрела в 1949 году — именно тогда 3-километровый участок береговой территории превратился в цветущий зеленый бульвар. А современный вид набережной появился всего несколько лет назад, когда ее обновили к чемпионату мира по футболу 2018 года.

Набережная отлично подходит для неспешных романтических прогулок, в ходе которых можно увидеть множество арт-объектов и памятников — как классических, так и вполне современных. Больше всего ростовчане почитают монумент самому знаменитому своему земляку, нобелевскому лауреату Михаилу Шолохову. Ему же посвящены и несколько памятников литературным героям: «Григорий и Аксинья», «Нахаленок» и «Дед Шукарь». Даже известного пролетарского писателя Максима Горького здесь любят меньше, хотя памятник ему на набережной тоже имеется.

Из современных произведений искусства мне больше всего запомнился арт-объект «Индустриальное сердце». Говорят, на его фоне любят фотографироваться ростовские молодожены, хотя ничего общего с семейными ценностями он не имеет, а символизирует небывалые успехи Ростовской области в развитии индустрии. Не менее выдающаяся скульптура — «Механический гармонист». Робот Гришка, собранный из разных бытовых артефактов, задорно тянет меха своего инструмента и играет казачьи песни, правда, не сам, а под фонограмму. А еще на набережной есть замечательный цветомузыкальный фонтан, который местные называют танцующим. Здесь нет привычной чаши, вода бьет прямо из-под земли в такт музыке. Вечером вклю-



Набережная реки Дон и город Ростов-на-Дону, 2021 г.



Вид на Ростовский театр драмы им. Горького со стороны парка Вити Черевичкина

чается подсветка, взлетающие в небеса струи переливаются всеми цветами радуги, что делает зрелище совершенно незабываемым. А главное, в фонтане совершенно спокойно можно освежиться.

Разумеется, на набережной можно не только прогуляться и выкупаться в фонтане, но и вкусно поесть в ресторанах и кафе, которых здесь великое множество, на любой вкус и кошелек. Особенно здорово наслаждаться донской кухней жарким летним вечером, сидя в одном из заведений, расположенных прямо у воды. Хотя если рассказывать о главных гастрономических достопримечательностях города, все они расположены на знаменитом Левбердоне.

ЛЕВБЕРДОН И СТАДИОН

Честно скажу, когда я впервые услышал это название, то сразу представил себе такого импозантного господина с тростью — Льва Бердона, в честь которого и была названа эта часть Ростова-на-Дону. На деле все оказалось значительно проще, Левбердон — это левый берег Дона. Исторически так сложилось, что город почти целиком был расположен на правом берегу. Левый берег существенно

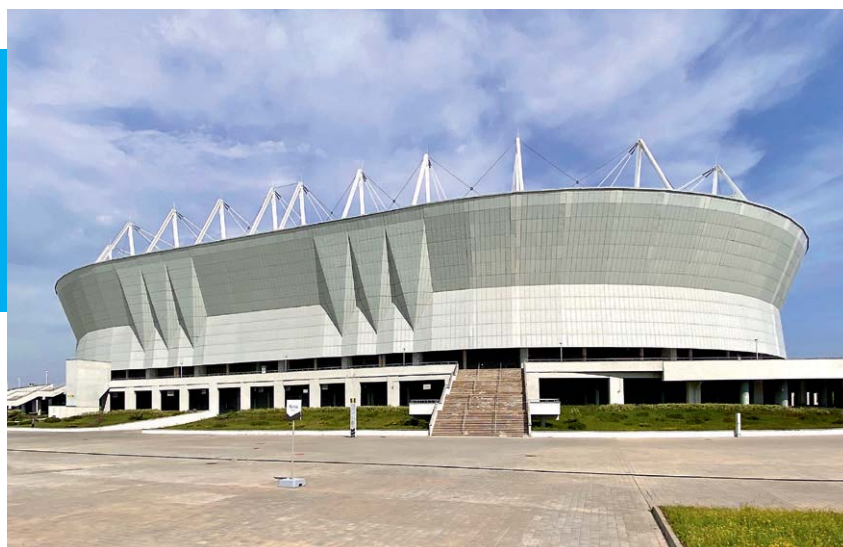


■ ■ ■
**Стадион «Ростов
 Арена», построенный
 в Ростове-на-Дону
 к чемпионату мира
 по футболу в 2018 году**

ниже, почвы болотистые, все это не очень располагало к масштабному строительству. Зато погулять, выкупаться и расслабиться на природе здесь можно было всегда, поэтому жители Ростова давно облюбовали левый берег Дона для отдыха.

Сегодня Левбердон — это десятки километров ресторанов, кафе, ночных клубов, баз отдыха и гостиниц. Сюда можно приехать с семьей на пикник или провести несколько дней в одном из многочисленных отелей. Местные первым делом порекомендуют вам побывать в ресторанно-гостиничном комплексе «Петровский причал». По преданию, именно в этом живописном месте Петр I со своими войнами трапезничал и набирался сил перед взятием Азовской крепости. В Ростове есть такая присказка: «Кто в «Причале» не бывал, тот Ростова не видал».

Разумеется, «Причал» — не единственное место на левом берегу, где можно попробовать все разнообразие блюд донской кухни. К примеру, отведать шашлык из баранины и лосося, полакомиться настоящей казачьей ухой и, конечно, насладиться вкусом главного местного деликатеса — раков. Отношение к этому блюду у местных почти религиозное, а рецептов его приготовления превеликое множество. Начинать знакомство с этим ростовским специалитетом лучше всего с классики — вареных раков с укропом и лавровым листом, а дальше пробовать различные вариации на тему. Поверьте, оно того стоит.



Здесь же, на Левбердоне, находится и одна из самых новых достопримечательностей города — красавец-стадион «Ростов Арена», построенный к ЧМ-2018 по футболу. Сюда можно попасть во время футбольных матчей, а также посетить стадион с экскурсией. Во втором случае вы сможете побывать там, куда обычно попасть нельзя: в раздевалках, тренерской, зале для пресс-конференций и даже непосредственно на футбольном поле.

БОЛЬШАЯ САДОВАЯ И ДРУГИЕ

Центр Ростова-на-Дону отлично подходит для пеших прогулок. Если такой способ знакомства с городом вам нравится, то начать лучше всего с Большой Садовой — это ростовский бродвей, первая по красоте и изяществу улица города. Здесь можно увидеть главные архитектурные шедевры донской столицы.

Например, пышное эклектичное здание Городской думы, возведенное по проекту архитектора Александра Померанцева, того самого, который построил ГУМ в Москве. Привлекает внимание туристов и Ростовский государственный музыкальный театр. Здание, уступающее по своей площади лишь столичному Большому театру, напоминает по форме рояль с открытой крышкой, что олицетворяет его причастность к музыкальному искусству. Еще одна несомненная местная достопримечательность — дом Маргариты Черновой, который был подарен актрисе ее возлюбленным — купцом и промышленником Парамоновым. В конце XIX века этот особняк был излюбленным местом сбора богемы, в частности, своими выступлениями радовали здесь изысканную публику Федор Шаляпин и Николай Гумилев. Также достойны внимания более десятка бывших жилых купеческих и доходных домов, каждый из которых — памятник архитектуры. Именно поэтому гулять по Большой Садовой нужно в солнечную погоду, не торопясь и вооружившись фотоаппаратом.

■ ■ ■
**Здание Городской
 думы со стороны
 Большой Садовой
 улицы**



Еще одна улица, которая отлично подойдет для неспешных прогулок, — Пушкинская. В отличие от Большой Садовой, тут гораздо тише и уютнее, потому что большая часть улицы является пешеходной и считается главным бульваром Ростова-на-Дону. В память о великом поэте, который, к слову сказать, в донской столице никогда не был, здесь установлены памятник «солнцу русской поэзии» и Пушкинские шары. На них по периметру изображены сцены из жизни поэта, а также сюжеты из его знаменитого романа «Евгений Онегин». Шары особенно эффектно смотрятся вечером, когда внутри них включается подсветка. В теплое время года на бульваре часто выступают уличные музыканты, что, несомненно, придает прогулке дополнительное очарование.

Ну и в завершение этой части нашего рассказа хочется сказать пару слов о Соборном переулке. Полностью пешеходным он стал в 2018 году. Здесь можно посидеть на лавочке или пообедать в кафе, прогуляться и посмотреть на местные достопримечательности, главной из которых является собор Рождества Пресвятой Богородицы. А еще здесь установлен совершенно очаровательный памятник Сантехнику и его коту.



Вид на фасад аэропорта Платов в Ростове-на-Дону со стороны сквера 80-летия Ростовской области

кой несущихся во весь опор лошадей, мчится по широкой кубанской степи, напоминая о героях былых времен.

Есть в донской столице достопримечательности, которые способны произвести особое впечатление именно на петербуржцев. Например, бывший армянский город Нахичевань, который был основан по указу Екатерины II. В 1779 году крымские армяне начали переселяться на берег Дона и основали поселение рядом с Ростовской крепостью. Им выделили землю, освободили от налогов и военной службы, разрешили заниматься промыслами и торговлей. В 1928 году Нахичевань вошла в состав Ростова-на-Дону, став Пролетарским районом города. Отличительной особенностью Нахичевани являются необычные названия улиц — они здесь называются линиями, как у нас на Васильевском острове.

А самой, пожалуй, удивительной для петербуржцев «достопримечательностью» Ростова-на-Дону является погода. Жителям Северной столицы, привыкшим к вечно серому небу и бесконечным дождям, сложно поверить, что солнце может светить день за днем, месяц за месяцем. В Ростове же такое поведение небесного светила в порядке вещей, в чем автор этих строк лично убедился пару лет назад, когда был здесь в длительной командировке.

Дожди в этом городе, конечно, тоже бывают, но они разительно отличаются от петербургских. Это настоящие «тропические» ливни, когда за пару часов выпадает месячная норма осадков. Улицы Ростова моментально превращаются в полноводные реки, причем течение в них такое, что желательно постараться устоять на ногах. В противном случае вас просто может унести прочь. Ну и еще один лайфхак на случай дождя: лучше иметь с собой какой-нибудь непромокаемый чехол для телефона, иначе с большой долей вероятности придется покупать новый гаджет. Проверено на личном горьком опыте.

В остальном же погода в Ростове-на-Дону просто замечательная, особенно весной. Словом, если вы в ближайшее время планируете поехать в отпуск или просто махнуть куда-нибудь на недельку, вспомните про столицу Донского края. Уверен, вам здесь понравится!



«ТАЧАНКА-РОСТОВЧАНКА»

Еще одна городская достопримечательность, известная на всю страну, — «Тачанка-ростовчанка». Величественный монумент, посвященный Первой конной армии, находится на южном въезде в Ростов. Место для его установки выбрано не случайно: именно здесь, на левом берегу Дона, шли бои армии Буденного с армией Деникина. Высота скульптурной композиции составляет 15 метров. Тачанка с тремя буденновцами, запряженная четвер-



«Тачанка-ростовчанка». Памятник сооружен в год 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Посвящается Первой конной армии в годы Гражданской войны

ЗАПРАВЛЯЙТЕСЬ **ВЫГОДНО!**

Программа лояльности
«ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»

СКИДКИ:



до 10%
на топливо



до 15% на товары
в магазине на АЗС

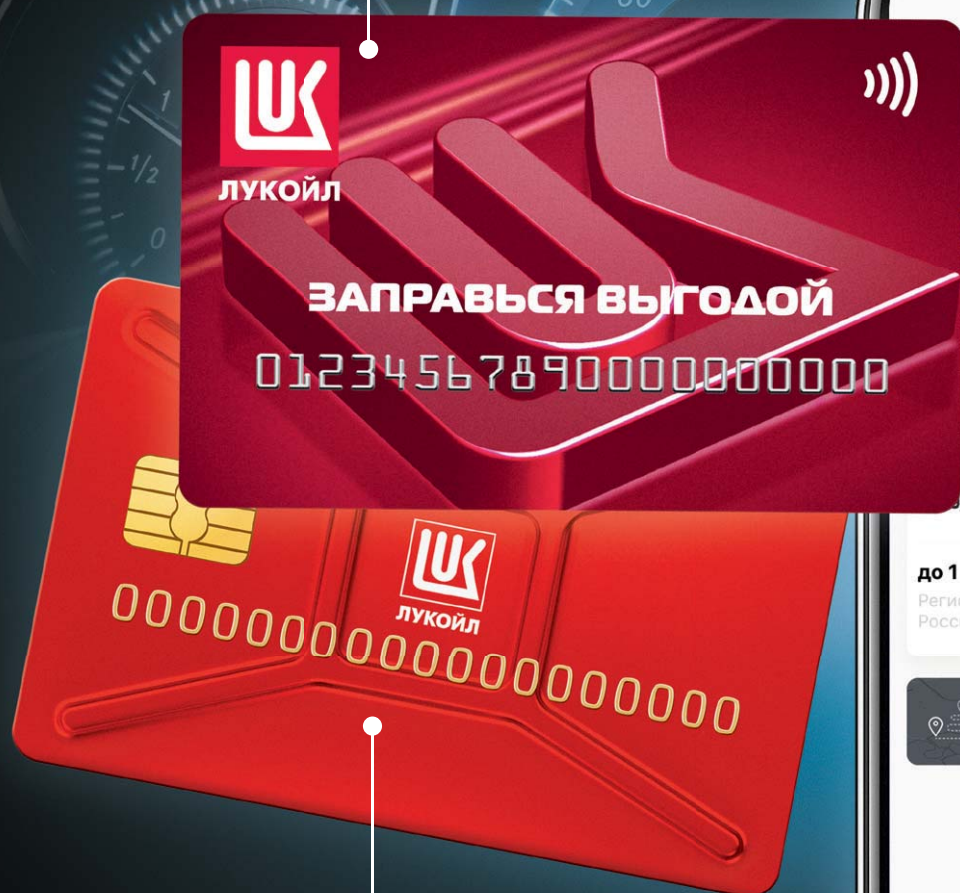
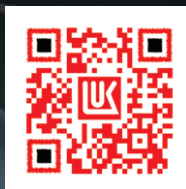
Подробности на сайте:

auto.lukoil.ru

Скачайте

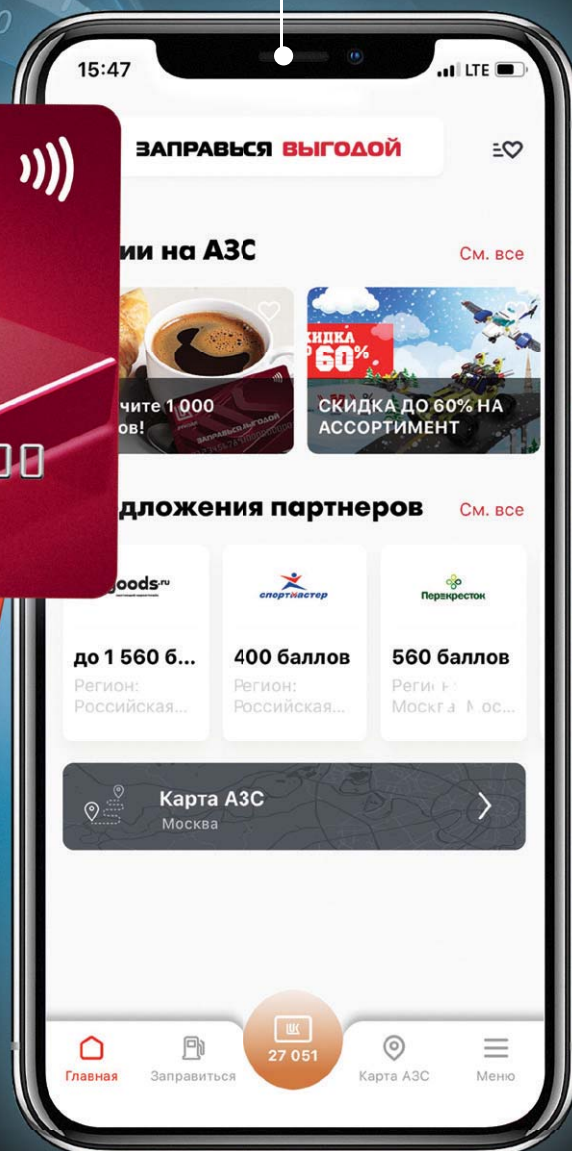
Мобильное приложение

«АЗС ЛУКОЙЛ»



Топливная карта «ЛУКОЙЛ»

Удобное решение для Вашего бизнеса



- Контролируйте расходы
- Экономьте на топливе
- Управляйте картами
в Личном кабинете

Поддержка Клиентов ЛУКОЙЛа



МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



* Генезис. Армортек. ** По результатам испытаний по методу Sequence VIII, по показателю «потеря массы подшипников коленвала» по сравнению с требованием стандарта API SN, Southwest Research Institute (SwRI), США.



ЛУКОЙЛ